

1974 மார்ச் 15]

இணைப்பு-I

(41-ம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.)

சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மானியக் கோரிக்கைகள் பற்றி மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் உரை.

பேரவைத் தலைவர் அவர்களே,

“கோரிக்கை எண் 39—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள்” என்பதன்கீழ் ரூ. 10,98,67,100 மானியத்தையும், கோரிக்கை எண் 53—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் குறித்த மூலதனச் செலவு” என்பதன்கீழ் ரூ. 3,12,81,400 மானியத்தையும் அரசுக்கு வழங்குமாறு நான் வேண்டுகிறேன்.

2. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துத் துறை செயல்படுவது குறித்த ஆய்வுரை ஒன்று பேரவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

3. 1972-ஆம் ஆண்டு மார்ச் சிங்களில் சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் குறிக்க மானியக் கோரிக்கையை முன்வைத்தபோது, “சுலகையின் இரண்டைக் கடந்தவிட்டோம். இப்போது நாம் ஒளியைக் காணத் தொடங்கியிருக்கிறோம்” என்று நான் குறிப்பிட்டேன். போக்குவரத்துத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் நாம் சுகையைக் கடந்து விட்டோம் என்றும், 1973-ஆம் ஆண்டில் ஆதாயமோ விரயமோ இல்லையென்றும் நான் கடந்த ஆண்டில் குறிப்பிட்டேன். கடந்த பத்தாண்டுகளாக போக்குவரத்துத் துறை சீராகச் செயல்படுவதற்காக ஆண்டு கோறும் முறை தவறாமல் வரிகளைச் செலுத்திவரும் மக்களுக்கு இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை இனியும் சுமையாக இராது என்பதை மகிழ்வுடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். 1973-74-ஆம் ஆண்டில் முடியும் நிதியாண்டில், வரி விதிப்புக்கு முன்னர் ரூ. 91 லட்சம் ஆதாயம் கிடைக்கும்.

4. இந்நாட்டின்—உலகத்தின் எல்லா பகுதிகளில் இயங்கிவரும் போக்குவரத்து அமைப்புக்கு இணையாகச் செயல்பட்டு வரும் சென்னைப் பெருநகர்ப் போக்குவரத்து தொடர்ந்தாற்போல் விரயத்தில் இயங்கி வருவதை இம்மன்றம் அறியும். சென்னை பெருநகர்ப் போக்குவரத்து அமைப்பிற்கு 1973-74-ஆம் ஆண்டில்

[1974 மார்ச் 15]

சுமார் ரூ. 84 லட்சம் விரயம் ஏற்படுமென்பது எனது மதிப்பீடு. இதற்கு மாறாக, தமிழ்நாடு போக்குவரத்துத் துறை அறையின் ஒரு கோடி ஆதாயம் பெறுமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் ரூ. 45 லட்சமும் ஏனைய போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்தும் சேர்ந்து ரூ. 30 லட்சமும் ஆதாயம் பெறுமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. போக்குவரத்துத் துறைக்குக் கிட்டும் ரூ. 1.75 கோடி மொத்த ஆதாயத்தில் ரூ. 84 லட்சம் விரயம் போக அதற்கு ரூ. 91 லட்சம் நிகர இலாபம் கிடைக்கும்.

5. போக்குவரத்துத் துறை மக்களின் நன்மை கருதி அதாயமற்ற வழித்தடங்களிலும் பேருந்துகளைச் செலுத்துவதால் ஏற்படும் சமூக நலச் செலவுகளையும் உள்ளடக்கியே என்பதை மதிப்பிற்குரிய உறுப்பினர்கள் கவனத்தில் எடுத்துக்கொண்டால் நான் இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையின் நிதி நிலையின் தன்மைகளை முழுமையாக உணர்ந்தவர்களாவார்கள். இப்போரவையில் நான் எற்கெனவே கூறியுள்ளவாறு, அதாயமற்ற வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்குவதில் தனியார் உரிமையாளர்கள் அக்கறை கொள்ளவுமில்லை; அவ்வாறு அவர்கள் இயக்குவது சாத்தியமில்லை. பேருந்துகள் செல்லக்கூடிய சாலை அமைந்துள்ள ஒவ்வொரு கிராமத்திற்கும் பேருந்துப் போக்குவரத்து வசதி செய்து தருவதே நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தின் நோக்கங்களில் ஒன்றாகும். எனவேதான், மேற்சொன்ன பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களும் பொது மக்களின் நன்மையைக் கருதி அதாயமற்ற வழித்தடங்களிலும் பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறது. இவ்வகையில் ஏற்படும் செலவுகளை அவை சமுதாயச் செலவுகளாகக் கணக்கிற் கொள்கின்றன.

6. நமது போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சில, எந்த அளவுக்கு அக்கறையுடைய அதாயமற்ற வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கி வருகின்றன என்று பார்க்கும் வகையில், பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகமானது ஆண்டொன்றுக்கு சுமார் ரூ. 30 லட்சம் விரயத்தில் 47 அதாயமற்ற வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கி வந்திருக்கிறது. இது, அக் கழகம் இயங்கி வந்த வழித்தடங்களில் 15 சதவீதமாகும். பல்லவர்

1974 மார்ச் 15]

போக்குவரத்துக் கழகமானது, சென்னைப் பெருநகர்ப் பகுதியில், 63 ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களிலும், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தில் 38 ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களிலும் பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறது. இத்தகைய ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கி வருவதால் ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 50 லட்சம் விரயம் ஏற்படுகிறது. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 11 லட்சம் விரயத்தில், 17 ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறது. சேரமன் போக்குவரத்துக் கழகம், ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 15 லட்சம் விரயத்தில், 74 ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறது.

7. நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துத் துறையானது, ஆண்டொன்றுக்கு ரூ. 106 லட்சம் விரயத்தில், 239 ஆதாயமற்ற வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கி வருகிறது.

8. கடந்த ஆண்டு, போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையை முன்வைத்து, இம் மாநிலத்தின் பயணிகள் போக்குவரத்துத் தேவைகள் அனைத்தையும் நிறைவு செய்ய பெரும் நிறுவனமொன்று இருப்பதற்குப் பதிலாக, அந்தந்த வட்டார மக்களின் போக்குவரத்துத் தேவைகளை நிறைவு செய்யும் வகையில் தனித்தியங்கும் சிறு நிறுவனங்கள் பலவற்றை வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று அரசு மேற்கொண்ட சீரிய முடிவைப்பற்றி நான் குறிப்பிட்டேன். இம் மாநிலம் முழுவதற்கும் பெரியதொரு நிறுவனம் இருப்பது சிறந்ததா அல்லது அதற்கு மாறாக, சிறு நிறுவனங்கள் பல இருந்து அவை ஒன்றோடொன்று போட்டியிடுவது சிறந்ததா என்பது குறித்து மாறுபட்ட கருத்துக்கள் இருப்பதை நானறிவேன்.

9. அரசின் சீரிய கொள்கை காரணமாக அமைக்கப்பட்ட சிறு நிறுவனங்களுள் ஒன்றாகிய சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சாதகமான சூழ்நிலையில் பொதுத் துறை எய்தக்கூடிய சாதனைகளுக்குப் புத்துரு கொடுத்துள்ளது. செயல்பட்ட இரண்டாவது முழு ஆண்டில் இக் கழகம் 1973-74-ஆம் ஆண்டிற்காக 10 சதவீதம் இடைக்கால ஆதாயப் பங்குத் தொகையை அறிவித்துள்ளது.

[1974 மார்ச் 15]

1973-74-ஆம் ஆண்டுக்கான தனது ஆதாயத்திலிருந்து ரூ. 25 லட்சம் தொகையை தொழிலாளர்களுக்கான ஓய்வூதிய நிதிக்கு ஒதுக்கியுள்ளது.

10. ஆணைமலை பேருந்துப் போக்குவரத்தினை மேற்கொண்ட போது அரசு இக் கழகத்தில் ரூ. 45 லட்சம் (நிலையான வட்டியில்லாப் பங்குத் தொகை வகையில் ரூ. 35 லட்சமும், கடன் வழங்கும் வகையில் ரூ. 10 லட்சமும்) முதலீடு செய்தது. அப்படியிருக்க, 1973-74-உடன் முடியும் நிதியாண்டில் வரி விதிப்புக்கு முன்னர் ரூ. 45 லட்சம் இக் கழகத்திற்கு ஆதாயம் கிட்டும்.

11. இச்சாதனை எவ்வாறு சாத்தியமாயிற்று? இதற்கான காரணங்களில் சிலவற்றை நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். போக்குவரத்துத் துறையில், மாநில அரசுக்குச் சொந்தமான கழகங்களின் நிர்வாகத்தில் தொழிலாளர்களுக்குப் பங்களிக்கும் திட்டம் பற்றி சென்ற ஆண்டு நான் அறிவித்தேன். இது, முதலில் இக் கழகத்தில் சோதனை அடிப்படையில் செயல்படுத்தப்பட்டது. இக் கழகத்தின் தொழிலாளர்களில் ஏறத்தாழ அனைவரும் இதன் சொந்தக்காரர்களாவர். இக்கழகத்தின் தொழிலாளர் நிலையில் இருவர், ஓட்டுநர்கள் (Drivers) இந்தக் கழகத்தின் இயக்குநர்கள் குழுவில் (Board of Directors) தொழிலாளர் பிரதிநிதிகளாகச் செயல்படுகின்றனர். ஆதாயத்தைப் பங்கிடும் திட்டமொன்றும் இக் கழகத்தில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. அதாவதொரு மாதத்தில் ஆதாயம் கிலோ மீட்டருக்குப் பத்து காசுக்கு மேற்பட்டால் அந்த மாதத்திற்கான ஆதாயத்தில் ஒரு பகுதி தொழிலாளர்களிடையே பங்கிடப்படுகிறது. இக் கழகத்தில் ஒரேயொரு தொழிற்சங்கம்தான் உள்ளது. தொழிலாளர்களுக்கும் நிர்வாகத்தினருக்குமிடையே மிகவும் நல்ல சேரான உறவு இருந்து வருகிறது.

12. பொதுத் துறை தொழிலை தொழிலாளர்களது உடமையாக ஆக்கும் வகையில் முதலீட்டில் தொழிலாளர்கட்குப் பங்களிக்கும் திட்டத்தைக் கடந்த ஆண்டில் முன்மொழிந்து பொதுத் துறைத் தொழில்களின் அமைப்பு முறையில் ஒரு புதிய சகாப்தத்தைத் தமிழகம் ஏற்படுத்தியிருந்தது. இவ்வாண்டில் தொழிலாளர்களுக்கு

1974 மார்ச் 15]

தொழிற்சாலையில் பங்கு அளித்த முதல் பொதுத் துறை சேர்ன் போக்குவரத்துக் கழகமாகும். இக் கழகம் ஈடு இணையற்ற, சிறப்பான நிதிச் சாதனையை எய்தியுள்ளது. இக் கழகம் இந்திய பொதுத் துறை வரலாற்றில் ஒரு புதிய அதிசயாயத்தை ஏற்படுத்தியுள்ளது.

தனது சொந்த இலாபத்தைப் பெருக்கிக்கொள்ள வேண்டும் என்கிற நோக்கத்திற்கு அப்பாற்பட்ட உணர்வுகளும் இலட்சியங்களாகூட தொழில் ஊக்க சக்தியையும் ஈடுபாட்டுணர்வையும் ஏற்படுத்தவல்லன என்பது மெய்ப்பிக்கப்பட்டுள்ளது. இந்த வெற்றி எவக்கோ, தமிழக அரசுக்கோ அல்லது ஆளும் கட்சிக்கோ உரியதாகச் சொல்லத் தயாராக இல்லை. காரணம் இது தமிழக மக்களின் மகத்தான வெற்றியாகும். இந்த மகத்தான பணியைச் செய்த சேர்ன் போக்குவரத்துக் கழகத் தொழிலாளர்களையும் தன்னை அர்ப்பணித்துக் கொண்ட சேர்ன் போக்குவரத்துக் கழகத்தையும் பாராட்டுவதில், நான் மட்டுமின்றி, என்னோடு இந்த அவையில் அனைவரும் கலந்துகொள்வர் என்பதில் எவக்கு எள்ளளவும் ஐயம் இல்லை.

13. கடந்த ஆண்டில், போக்குவரத்துத் துறையின் தொழிலாளர்களை அத் தொழிலின் பங்குதாரர்களாக்கினோம். இந்த ஆண்டில் 35,000 போக்குவரத்துத் துறைத் தொழிலாளர்களை, மற்ற அரசுத் தொழிலாளர்களைப் போல ஓய்வு ஊதியம் பெறுவதற்குத் தகுதியுடையவர்களாகப்பட்டுள்ளனர். இந்த ஓய்வு ஊதியம், தற்போது கொடுக்கப்பட்டுள்ள உதவித் தொகை பெறும் வருங்கால வைப்பு நிதிக்குப் பதிலாகத் தொழிலாளர்களுக்கு கொடுக்கப்படும். பொதுத் துறை மற்றும் தனியார் துறைகளின் தொழிலாளர்களுக்கென்றுள்ள உதவித் தொகை பெறும் வருங்கால வைப்பு நிதி விதிகள், வரலாற்றுச் சின்னமாகும். தொடக்கக் காலத்தில் இந்நாட்டில் கூட்டு இருப்பு நிறுவனங்களாக இருந்த ஆங்கிலேய இரயில்வே நிறுவனங்களால் ஏற்படுத்தப்பட்டதுதான் உதவித் தொகை பெறும் வருங்கால வைப்பு நிதி அமைப்பு. துரதிருஷ்டசமமாக, அரசு பொதுத் துறையில் தொழிற்சாலைகளை நிறுவும்போது, தனது பணியாளர்களுக்கு ஓய்வு ஊதியம் வழங்கிப் பாதுகாப்பு

1974 மார்ச் 15]

அளித்ததைக் கருத்தில் கொள்வதற்குப் பதிலாக, தனியார் துறையைச் சேர்ந்த பணியாளர்களுக்கு அத் துறை தொழிலதிபர்களால் என்ன பாதுகாப்பு அளிக்கப்படுகின்றன என்பதை அரசு பார்த்தது. அதிக வருமானமுள்ள தனியார் துறைத் தொழில் அதிபர்கள் தங்கள் தொழிற்சாலையில் பணி புரியும் நிர்வாகப் பணியாளர்களுக்கும் முதுநிலை நிர்வாகிகளுக்கும் ஓய்வு ஊதியம் அளித்தனர். ஆனால், உதவித் தொகை வருங்கால வைப்பு நிதித் திட்டத்தின்கீழ் உள்ள பயனை பெரும்பாலான தொழிலாளர்களுக்கு அளித்தனர்.

14. அரசுப் பணியாளர்களுக்கு இருப்பதைப் போலவே, போக்குவரத்துத் துறைகள் அனைத்திலும் உள்ள தொழிலாளர்கள் ஓய்வு ஊதியம் பெறத் தகுதியுடையவர்கள் என்று செய்யப் பட்டதன் மூலம் இந்தியத் தொழிலாளர்களின் சமூக பாதுகாப்புக்கான திட்டத்தை தொடங்கியுள்ளோம். தொழிலாளர்களுக்கு, அவர்கள் ஓய்வு பெற்ற பின்னர் குறிப்பிட்ட தொகை பணம் கொடுக்கப்படுகிறது. சற்றும் முன்னெண்ணம் இல்லாத வகையில் ஓய்வு பெற்ற ஒரு சில ஆண்டுகளில் இப்பணத்தை செலவு செய்து விடுகிறார்கள். பின் வாழ்க்கையில் இடருகின்றனர். இது நாம் அனுபவத்தால் கண்ட உண்மையாகும். ஒரு தொழிலாளர் பணியில் இருக்கும் போதே இறந்துவிட்டால் அவர் குடும்பத்திற்குப் பாதுகாப்பு இல்லை. ஓய்வு ஊதியத் திட்டத்தின் மூலம் தொழிலாளருக்கும் அவர் குடும்பத்திற்கும் பாதுகாப்பு அளிக்கப்படுகிறது. மற்ற மாநிலங்களும் பிரபல தொழில் அதிபர்களும் நமது செயல்முறை மாதிரியைக் கையாளுவார்கள் என எதிர்பார்க்கிறோம்.

15. உங்களுடன் உங்கள் மூலமாக நாட்டு மக்களுடனும் தேசிய மயமாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துத் தொழில் சம்பந்தமான பிரச்சினைகளை ஆய்வதற்கு இதை ஒரு நல்ல வாய்ப்பாக எடுத்துக் கொள்கிறேன்.

16. முதன்மையான பிரச்சினை பேருந்துப் போக்குவரத்தை நடத்துவதற்குத் தேவையான அளவு உதிரிப் பாகங்களைப் பெறுவதாகும். பல சந்தர்ப்பங்களில் பல்வேறு அமைப்புகளின் கூட்டங்களிலும் டில்லியிலுள்ள தகுதியானவர்களிடமும்

[1974 மார்ச் 15]

இதுபற்றி நான் பலமுறை வலியுறுத்திக் கூறியுள்ளேன். திட்டம் தீட்டுபவர்கள், கொள்கைகளை வகுப்பவர்கள் ஆகியவர்களின் கவனத்தை இப்பிரச்சினைகள் குறித்து ஈர்க்க முயற்சி செய்துள்ளேன். இதுவரையில் எந்தப் பலனும் ஏற்படவில்லை என்பதை மிகுந்த வருத்தத்தோடு தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டுள்ளேன்.

17. தயாரிக்கப்படுகின்ற ஒவ்வொரு வண்டியைப் பொறுத்தவரையில், முக்கியத் தளவாடத் தயாரிப்பாளர்கள் சில உறுப்புக்களை தயாரிக்கின்றனர். வண்டிக்குத் தேவையான மற்ற உறுப்புக்களை விநியோகஸ்தர்களிடமிருந்து ஒப்பந்த அடிப்படையில் பெறுகிறார்கள். இதை இச்சபை நன்கு அறியும். சில சிக்கலான உறுப்புக்களைப் பொறுத்தவரையில், அவற்றைத் தயாரிப்பதற்கான நுணுக்கமும் போதிய அளவில் அவை சம்பந்தமான தொழில் நுட்ப அறிவும் இல்லாததால் இரண்டாம் நிலைத் தொழிற்சாலைகளில் இந்த உறுப்புக்களைத் தயாரிக்க இயலவில்லை. கிராங்க் சாப்லீட் (Grank Shafts), ப்ரொபெல்லர் சாப்லீட் (Propellor Shaft) பிஸ்டன், எஞ்சின் வால்வுகள், பெல்விய சுவருடைய பேரிங்குகள், கிரவுன் வீல் பிரியன்கள் (Crown wheel Pinion) போன்ற சிக்கலான உறுப்புகள் கிடைக்காததால் பல வண்டிகள் ஓட இயலா நிலையில் உள்ளன.

18. தளவாடத் தயாரிப்பாளர்கள் உற்பத்தி செய்யப்பட வேண்டிய வண்டிகளின் எண்ணிக்கையைத்தான் முக்கியமாகக் கருதுகிறார்கள். அவர்களால் விலைக்கு விற்கப்பட்ட வண்டிகள் தரமான நிலையில் உள்ளவை என்பதை நிரூபிக்கும் வகையில் போதுமான அளவில் உதிரி உறுப்புக்களை உற்பத்தி செய்யத் தவறி விடுகிறார்கள்.

19. அதிக வண்டிகளை உற்பத்தி செய்வது தேசிய பொருளாதாரத்திற்கு தேவையானதாக இருக்கும். அதே சமயத்தில் அரிதாகக் கிடைக்கின்ற பொருள்களைக் கொண்டு செய்யப்பட்ட அந்த வண்டிகள் நீண்ட காலம் பயன்படுத்தப்பட வேண்டும். உற்பத்திச் செலவு, பராமரிப்பு ஆகிய அனைத்துச் செலவையும் கருத்தில் கொண்டு நாம் அந்த வண்டியின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்படும் வருவாய் கிடைக்க வேண்டும் என்பவையையும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்ததாகும். சில முக்கிய உதிரிப் பாகங்கள்

1974 மார்ச் 15]

கிடைக்காமையால் ஓட இயலா நிலையில் நிறுத்தப்பட்டிருக்கும் வண்டிகளின் கணக்கெடுப்பு ஒன்றை எடுக்குமாறு டில்லியில் உள்ள வண்டிகள் உற்பத்தித் திட்டத்திற்குப் பொறுப்பானவர்களை நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். வண்டிகளின் உற்பத்தி, உதிரிப் பாகங்களின் உற்பத்தி ஆகிய இரண்டிலும் சரிசமமான நாட்டம் செலுத்த நாம் தயங்க வேண்டியதில்லை.

20. உற்பத்தியாளராலோ அல்லது அவருக்காக உரிம ஏற்பாடுகளின்கீழ் வேறு நபராலோ தயாரித்து விற்பனை செய்யப்பட்ட உதிரி உறுப்புக்கள் போதிய அளவுக்குக் கடைகளில் கிடைப்பதை உறுதி செய்வதற்கான பொறுப்பு, உற்பத்தியாளரையே சாரும் என்ற கொள்கையை தொடர்புடைய மத்திய அமைச்சகங்கள் ஏற்க வேண்டுமென நான் வேண்டுகிறேன்.

21. வரையறுக்கப்பட்ட அளவில் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட உதிரிப் பாகங்கள் கூட, தங்களை விநியோகஸ்தர்கள் என்று கூறிக்கொள்பவர்கள் மூலமாக கடைகளுக்கு வழங்கப்படுகின்றன. சில உதிரிப் பாகங்கள் கடைகளில் விநியோகஸ்தர்கள் மற்றும் வியாபாரிகள் மூலம் அதிக விலைக்கு விற்கப்படுகின்றன. முக்கிய பாகங்கள் கிடைக்காமல் வண்டிகளை ஓடாது நிறுத்தி வைத்திருப்பதா அல்லது சிக்கலான உதிரிப் பாகங்களை அதிக விலை கொடுத்து வாங்குவதா என ஆராயும்போது அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அந்த உதிரிப் பாகங்களை அதிக விலை கொடுத்து வாங்குவதைத் தவிர வேறு வழி இல்லை.

22. தொடர்புடைய அனைவருக்கும் இந்தப் பிரச்சினைகள் நன்கு தெரியும். ஆனால், ஏதோ சில காரணங்களுக்காக, உற்பத்தியாளர்கள் எல்லா வண்டிகளும் ஓடுவதற்கு ஏற்ற வகையில் உதிரிப் பாகங்களை போதுமான அளவிற்கு உற்பத்தி செய்வதற்குப் பொறுப்பும் கடமையும் உடையவர்கள் என்பதை இதுவரை நிர்ணயம் செய்யப்படவில்லை. இந்த நிலைமையைச் சீர்படுத்துவதற்கான அரசியல் துணியையும் உறுதியையும் தலைமை பெறுமென எதிர்பார்க்கிறேன்.

23. நிலையான பயணக் கட்டண அமைப்பை வைத்து வருவதிலுள்ள இடர்ப்பாடு என் முன்னுள்ள இரண்டாவது பிரச்சினையாகும்.

[1974 மார்ச் 15]

24. பயணிப் போக்குவரத்துக்கான நிலையான கட்டண அமைப்பு ஒன்றை வைத்து வருவதன் அவசியத்தை நாம் அனைவரும் உணர்வோம். நாட்டிலுள்ள குறைந்த பயணக் கட்டண அமைப்பைத் தமிழ் நாடு பின்பற்றி வந்துள்ளதை அவையினர் அறிவர். ஆதலால், கட்டணங்களை உயர்த்தும்போது நாம் மிகவும் விழிப்புடன் இருக்க வேண்டியுள்ளது. இந்த உயர்வு பொது மனிதனின் வாழ்க்கைச் செலவுப் புள்ளிவிவரம் உயர்வதற்கும் வழிகோலும் என்பதை நாம் உணர்கிறோம். மேலும், நகரங்கள், மாநகரங்களிலுள்ள பெரும்பாலான தொழிலாளர்கள் பணி புரியும் இடத்திற்குச் சென்று வர பேருந்துப் போக்குவரத்தையே நம்பி இருக்கின்றனர்.

25. சென்னை மாநகரைப் பொறுத்தமட்டில், பெருநகர்ப் பேருந்துப் பணிக்கு இந்திய அரசு உதவி புரியும் என்ற நம்பிக்கை நமக்கு இருந்தது. 1970 மார்ச் திங்களில் பிரதமர் கேட்டுக்கொண்டதன் பேரில், பெருநகர்ப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்து பணிக் குழு ஒன்றைத் திட்ட ஆணைக் குழு அமைத்தது. “நகர்ப்புறப் பகுதிகளில் தொழிலாளர்கள், நடுத்தர வகுப்பினர் ஆகியோரது கடினமான வாழ்வை ஓரளவு எளிதாக்கவும், பொதுப் போக்குவரத்துப் பிரச்சினைக்கு ஒருங்கிணைந்த வகையில் உடனடியாக தீர்வு காணத் திட்டம் ஒன்று வகுக்கவும், பெருநகரங்களில் பொதுப் போக்குவரத்துப் பணிகளைக் குறித்த காலத்திற்குள் மேம்படுத்துவதற்கான திட்டம் ஒன்றை வகுக்கவும்” மேற்படி பணிக் குழு அமைக்கப்பட்டது. பெருநகரங்களில் ஒடும் ஒரு பேருந்துக்கு ஆண்டுதோறும் மத்திய வரியாக ரூ. 16,407 செலவாகிறது என்று இக்குழு மதிப்பிட்டது. இதில் ரூ. 11,000 டீஸல் எண்ணெய் வகையில் விதிக்கப்படும் ஆயத் தீர்வையாகும். டயர்கள், டியூபுகள் ஆயத் தீர்வையாக ரூ. 5,000 செலுத்தப்படுகிறது. பெருநகர்ப் போக்குவரத்து குறித்த பணிக் குழுவின் அறிக்கையைப் பரிசீலித்த பின்னர், மத்திய வரிகள், ஆயத் தீர்வைகள் ஆகியவை குறித்து உதவியளிக்க இந்திய அரசு முன்வருமென்று எதிர்பார்க்கப் பட்டது. இதற்குப் பதிலாக, H.S.D. எண்ணெய் விலையை 18 சதவீதம் உயவு எண்ணெய், மசகு ஆகியவற்றின் விலையை 100 சதவீதத்திற்கு மேலும் இந்திய அரசு அண்மையில் உயர்த்தியுள்ளது. இத்துடன், மத்திய வரவு-செலவுத்

1974 மார்ச் 15]

திட்டத்தில் அறிவித்துள்ளவாறு பொருள்களின் விலை உயருமென்று நாம் எதிர்பார்க்கிறோம். இதனால் போக்குவரத்துத் தொழில் பாதிக்கப்படும். அதன் விளைவாக உதிரி பாகங்களின் விலை உயரும். இந்த வகை உயர்வானது, சென்னை பெருநகர்ப் போக்குவரத்து முறைக்கு மட்டும் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 150 இலட்சமாக இருக்கும். இம்மாநிலத்தில் பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்களால் நடத்தப்படும் மாவட்ட வழித் தடங்கள், ஏனைய வழித் தடங்கள் குறித்தும் இத்தகைய உயர்வு இருக்கும். இதனால் தொழிலாளர்கள், நடுத்தர வகுப்பினர் ஆகியோரது வாழ்வு எளிதாக இராது என்பது உறுதி.

26. மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் தனது வரவு-செலவுத் திட்ட உரையில் மோட்டார் வாகன வரி விதிப்பில் மாறுதலும், சீரமைப்பும் ஏற்படுத்தப்படும் என அறிவித்ததை இம்மாமன்றம் அறியும். அதற்காக சட்டம் விரைவில் கொண்டுவரப்படும்.

27. பயணிப் பேருந்துகளின் தற்போதையக் கட்டண விகிதங்கள் 1964-ஆம் ஆண்டில் நிர்ணயிக்கப்பட்டவையாகும். பேருந்து அடிச்சட்டங்கள், டீசல் எண்ணெய், உதிரி உறுப்புகள், மற்றுமுள்ள சாமான்கள் ஆகியவற்றின் விலையேற்றத்தினால், கிலோ மீட்டருக்கு 3 காசுகள் என்கின்ற கட்டணம் போதுமானதல்ல எனவும் இந்தக் கட்டண விகிதங்களை உயர்த்த வேண்டுமெனவும் பயணிப் பேருந்துகளின் உரிமையாளர்கள் அரசாங்கத்தை வேண்டியுள்ளனர். ஆழ்ந்த சிந்தனைக்குப் பிறகு கடந்த 1973-ஆம் ஆண்டு நவம்பர் திங்கள் 14-ஆம் நாளன்று அரசு இதற்கான நகல் திட்டத்தை அறிவித்தது. அதில் கிலோ மீட்டருக்கு 1½ காசு உயர்வு முன்மொழியப் பட்டிருந்தது. அதன் பேரில் ஆலோசனைகளும் மறுப்புகளும் கோரப்பட்டு அவைகளும் வந்துள்ளன. சம்பந்தப்பட்டவர்களின் பிரதிநிதிகள் நேரில் விசாரிக்கப்பட்டனர். அண்மையில் டீசல் எண்ணெய்க்கும், உயவு எண்ணெய்க்கும் ஏற்பட்டுள்ள விலையேற்றத்தினால் இந்தக் கட்டண விகிதங்களை மேலும் உயர்த்த வேண்டுமென பேருந்து உரிமையாளர்கள் வேண்டியுள்ளனர். இது அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

[1974 மார்ச் 15]

28. அண்மையில் ஏற்பட்டுள்ள எண்ணெய் தட்டுப்பாடு பற்றியும், அதன் விளைவாக நம் நாட்டில் ஏற்பட்டுள்ள இரப்பாடு குறித்தும் நாம் ஆழ்ந்த கவலை கொண்டுள்ளோம். பெட்ரோலியம் பொருட்களை இறக்குமதி செய்வதற்காகும் செலவை ஈடு செய்ய நமது ஏற்றுமதி வருமானங்கள் முழுவதையும் செலவிட வேண்டிய கட்டத்தில் நாம் உள்ளோம். இதனால் நமது திட்டங்களும் முன்னுரிமையோடு எடுத்துக் கொள்ளும் நடவடிக்கைகளும் பெரிதும் பாதிக்கப்படலாம். ஆகவே, எரிபொருள் சிக்கனத்தைத் தவிர வேறு எந்தப் பொருளிலும் நமது தலைவர்கள் உடனடி நாட்டம் செலுத்த வேண்டிய பொருள் இருக்காது எனலாம். இந்த எரிபொருள் சிக்கனத்தை எடுத்துவதற்கு நாம் மாநில அரசு என்கிற அளவில் கணிசமான அளவுக்குச் செய்வதற்கு ஏதுமில்லை என்று நான் கருதுகிறேன். இவ்வாறு நிலைமைகள் செல்வதை மாற்றியமைக்க நாம் ஒன்றும் செய்வதற்கில்லை. அதிகாரம் வேறு இடத்திலுள்ளது. இந்தக் காரணங்களுக்காகவன்றி மற்றப்படி, இப்பொருள் குறித்து நன்கு ஆய்ந்து வெளிப்படையாக கூறுவதில் நமக்குள்ள பொறுப்பை நாம் உதறித் தள்ளிவிட முடியாது.

29. இந்த எண்ணெய் தட்டுப்பாடு சிக்கலின் 'உட்கிடக்கைகள்' பற்றியும், நமது பொருளாதாரத்தை எந்தவிதத்தில் அது பாதிக்கின்றது என்பது பற்றியும் நாம் உணர்ந்துள்ளோமா என்று நான் சில சமயங்களில் வியப்படைவதுண்டு.

30. பொருளாதார வகையில் பார்க்கும்போது, ஒரு பேருந்தில் ஒரு டிடம் காலியாக இருந்தாலும் அதனால் நமக்கு ஏற்படுவது வியமே. ஒரு பயணத் தடவையில் ஒரு இருக்கை காலியாக இருந்தால் அது வீண்தான். வீணை போட்டியைத் தவிர்ப்பதன் மூலம் சிறந்த, சிக்கனமான முறையில் பேருந்துப் போக்குவரத்துப் பயணியை இயக்க மோட்டார் வண்டிகள் ஈட்டத்தின் விகிதமுறைகள் உறுதி செய்யும் என்று எதிர்பார்க்கப் படுகிறது. ஆனால், நடைமுறையில் வழித்தடங்களில் அதிக எண்ணிக்கையில் பேருந்துகளை விடுவதனால் வீணை போட்டிதான் எழுகின்றது. இந்த வழித்தடங்களில் பொதுவாக குறைந்த எண்ணிக்கையில் பேருந்துகளை ஒட்டினால் அதுவே பயணிகள் போக்குவரத்துத் தேவைகளை நிறைவு செய்ய போதுமானவையாக இருக்கும். ஒரு வழித்தடம் நாட்டுடைமையாக்கப்படும்போது,

1974 மார்ச் 15]

அந்த வழித்தடம் குறித்து உயர் நீதிமன்றத்தில் அந்த வழித்தடம் நாட்டுடைமையாக்கப்படுவதன் தேவை, அது சட்டப்படி முறையானது என்று தீர்ப்பளிக்கப்படும் வரை அந்த வழித்தடத்தில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளருக்கும், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து நிறுவனத்திற்கும் பேருந்துப் பணிகளை இணையாக நடத்த அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன.

31. இதைவிட பெரிய அளவிலான வினா ஒன்றை எழுப்ப நான் விரும்புகிறேன். பொருளாதார நெருக்கடியில் தனித்துக் கொண்டிருக்கும் நாடு ஒன்று வீணான போட்டியையும் இணைப் பேருந்துப் பணிகள் என்ற ஆடம்பரத்தையும் தொடர்ந்து செயலில் வைத்துக்கொண்டு, கிடைப்பதற்கு அரிசனாதிக்கம் எளிதென்பதால் பயன்படுத்தலாமா? அவ்வாறு எளிதென்பதால் பயன்படுத்துவதனால், பொருளாதார வளர்ச்சியில் எளிதென்பதால் அடிப்படையாகக் கொண்டுள்ள பிற தொழில்களின் முன்னுரிமை பாதிக்கப்படாதா?

32. போர்க்கால அடிப்படையில் கவனிக்கப்பட வேண்டியது என்று ஒன்று இருந்தால், அது ஒரே வழித்தடத்தில் இரு நிறுவனங்கள் பேருந்துப் பணியை நடத்துவது என்பதாகும். நாட்டின் நலனைக் கருதி இரு நிறுவனங்கள் ஒரே வழித்தடத்தில் பேருந்துப் பணியை இயக்கக்கூடாது. சமுதாயத்திற்குக் கேடு விளைந்தாலும் தனிப்பட்டவரின் உரிமையைக் காப்பதில் நீங்கள் கவலை கொள்பவராக இருந்தால், அதே வழித்தடத்தில் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் பேருந்துப் பணியை நடத்துவதைத் தாராளமாக நிறுத்திவிடுங்கள். அப்போது, அரியபொருளாகி விட்ட எளிதென்பதால் நாடு முழுவதும் வீணாகாது. பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் முழுமைக்கும் இடையூறின்றி இதை நிறுத்த மாநில அரசாகிய நம்மால் இயலாது. வீணான போட்டியையும், தனியார் நிறுவனத்திற்கு இணையாகப் பேருந்துப் பணி நடத்துவதையும் அகற்றுவதில் நடவடிக்கை எடுக்குமாறு நான் இப்பேரவை மூலம் மத்திய அரசை வேண்டுகிறேன். இந்நாட்டில் ஓடும் 100,000 பேருந்துகளில், பயணிப் போக்குவரத்துப் பணி ஒரே நாளில் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டு உரியவாறு சீரமைக்கப்பட்டால் 20 சதவீதப் பேருந்துகள் எடுத்துவிடப்படலாம்.

[1974 மார்ச் 13]

33. எரிபொருளை இயன்றவரை சிக்கனமாகப் பயன்படுத்துவதற்குக் கீழ்க்கண்ட நடவடிக்கைகளை எடுக்கக் கருதுபுள்ளோனா.

34. எரிபொருளைச் சிக்கனமாகப் பயன்படுத்துவது குறித்து தேசிய அளவில் போட்டி ஒன்று தயார்நாடு அரசாங்க நடத்தப்படும். பேருந்துகளால் பயன்படுத்தப்படும் எரிபொருளைக் குறைப்பதற்கு குறிப்பிட்டத் தகுந்த நாட்டம் செலுத்தியவருக்கு அல்லது அமைப்பிற்கு 1974-75 நிதி ஆண்டில் ரூ. 1 லட்சம் பரிசுத் தொகை அளிக்கப்படும். டீசல் எண்ணெய்க்குப் பதிலாக வேறொன்றைக் கண்டுபிடிக்கும் ஒருவா அந்த நேரத்திற்குக் கோடீஸ்வரர் என்பது அனைவரும் ஒப்புக்கொண்டதாயும். அவருக்கு ரூ. 1 லட்சம் பரிசுத் தொகை தேவைப்படாது. இயந்திரங்களை வடிவமைப்பில் ஏற்பட்டுள்ள மாற்றங்கள் குறித்து பொது மக்கள் நினைத்துப் பார்க்கச் செய்வதே இதன் நோக்கமாகும். இதனால் டீசல் எண்ணெய் பயன்படுத்துவதில் சிக்கனம் ஏற்பட்டுள்ளது. டீசல் எண்ணெய்க்கு சில இரசாயனப் பொருள்களைச் சேர்ப்பது போன்ற பிற சாததியக் கூறுகளும் உள்ளன. இதன் காரணமாக பேருந்துகளில் பயன்படுத்தப்படும் எரிபொருள் அளவு குறைக்கப்படும் அல்லது டீசல் எண்ணெயுடன் மலிவாக உள்ள திரவம் கலந்து பயன்படுத்தலாம்.

35. நமது மக்களின் உள்ளார்ந்த திறமையை வெளிக்கொணர்நாம் முயன்று வருகிறோம். இன்று நான் அறிவித்துள்ள ரூ. 1 லட்சம் பரிசுத் தொகைத் திட்டம், நமது மக்களின் கற்பனைத் திறனையும், ஆற்றல் திறனையும் தூண்டிவிட தமிழ் நாட்டு மக்கள் அளித்த ஒரு பரிசே ஆகும்.

36. பேருந்தின் சுமை எரிபொருள் பயன்படுத்துவதை அதிகமாக்குகிறது. கடந்த ஆண்டுகளில் பேருந்துகளை வடிவமைப்பதில் மாற்றங்கள் ஏற்பட்டுள்ளன. ஆனால் தோற்றத்திலே மாற்றம் ஏற்பட்டிருக்கிறதே ஒழிய பணிவகையில் மாற்றம் ஏற்படவில்லை. எடைக் குறைவான புதிய வகைப் பேருந்துகளைச் சட்டுவதற்கு ஊக்கம் அளிப்பது அவசியமாயிற்று. இதற்குப் பயன்படுத்தப்படும் பொருள்கள் உள்நாட்டில் போதிய அளவு கிடக்க வேண்டும். புதிய பேருந்துகளைக் கட்டுவதற்காகும் செலவு மற்ற மாநிலங்களைக் காட்டிலும் குறைவானதாக இருக்க வேண்டும். நாட்டின் பருவநிலைகளை ஒட்டியும், மலிவு விலைகளில்

1974 மார்ச் 15]

பொருள்கள் கிடைப்பதை ஒட்டியும், லேசான பேருந்துகளை வடிவமைப்பதில் ஏற்படும் போட்டியை தமிழ் நாடு அரசு வளர்க்கும். பயன்படுத்தப்படும் எரிபொருள் அளவைக் குறைக்கும் சிறந்த முறையில் வடிவமைக்கப்பட்ட புதிய பேருந்தை தயாரித்தவருக்கு அல்லது அமைப்பிற்கு 1974-75 நிதி ஆண்டில் ரூ. 50,000 பரிசாகக் கொடுக்கப்படும்.

37. எரிபொருளைச் சிக்கனமாகப் பயன்படுத்துவதிலும், நவீன பேருந்து கூடு வடிவமைப்பதிலும் ஏற்பட்ட போட்டிகளை தமிழ் நாடு அரசால் அமைக்கப்பட்ட தேசிய வல்லுநர்கள் குழு ஒன்றால் தீர்மானிக்கப்படும். இதற்குரிய விதிகள் தயாரிக்கப்பட்டு வருகின்றன. இவை குறித்து பத்திரிகைகளில் பரஸுலாக விளம்பரப்படுத்தப்படும்.

38. இரண்டு பரிசுத் தொகைகளுக்கு ஆகும் ரூ. 1.5 லட்சம் செலவும், விளம்பரச் செலவு போன்ற போட்டிகளை நடத்துவதற்கு ஆகும் ஏனைய செலவுகளும் ஆக சுமார் ரூ. 3 லட்சத்தை 1973-74 ஆம் ஆண்டில் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் தான் ஈட்டிய ஆகாயத்திலிருந்து தமிழக அரசின் வசம் அளிக்கும்.

39. மேலும் தங்களுக்குள்ளேயே எரிபொருளைச் சிக்கனமாகப் பயன்படுத்தும் இயக்கத்தை ஊக்குவிக்க அரசு போக்குவரத்துத் துறையும், 6 போக்குவரத்துக் கழகங்களும் போட்டிகளை நடத்தும். கடந்த கால அடிப்படையில் பேருந்துகள் வாரியாக அல்லது பணிமனை வாரியாக பேருந்து ஒன்றுக்கு தற்போது கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்குச் சராசரியாகப் பயன்படுத்தப்படும் எரிபொருள் அளவு இதற்குரிய அடிப்படை அளவுகளாக அமையும். ஒவ்வொரு மாத இறுதியிலும், ஒவ்வொரு பேருந்துத் தொகுதியில் அல்லது பணிமனையில் சேமிக்கப்பட்ட எரிபொருளைக் கணக்கிடுவதற்குத் தேவையான நடைமுறையை இத்திட்டம் வலிக்கும். பரிசீலப்படுத்தப்பட்ட எரிபொருளுக்கு உடனும் செலவில் மூன்றில் ஒரு பகுதி தொகை அந்தச் சிக்கனத்திற்கு காரணமானவர்களுக்கு ஊக்கத் தொகையாகக் கொடுக்கப்படும்.

40. தமிழ்நாடு பூம்புகார் சப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் ஏற்படுத்தியுள்ளது பற்றி முதலமைச்சர் தமது வரவு-செலவுத் திட்ட உரையில் அறிவித்தார். இந்தியக் கடற்கரையில் பாய்மரக்

[1974 மார்ச் 15]

கப்பல் தொழிலுக்குப் புத்துயிரளிக்கவும் பாய்மரக் கப்பல்களில் சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்வதற்குமான சாத்தியக்கூறுகளை இயன்ற அளவு கண்டறிய அரசு இக்கழத்திற்கு கட்டளையிட்டுள்ளது. இந்த அணுசக்தி யுகத்தில் பாய்மரக் கப்பல்களைப் பற்றிப் பேசுவது காலத்திற்கு ஒவ்வாததாகத் தெரியலாம். ஆனால் தட்டுப்பாடு ஏற்பட்டபோது, நாடுகள் தங்களுடைய கடந்த கால நினைவுகளை நினைத்துப் பார்ப்பது அடிக்கடி நிகழ்வதொன்றாகும். நமது மூதாதையர்களின் பாய்மரக் கப்பல்களைக் கொண்டு உலகத்தில் உள்ள எழு கடல்களிலும் பவனி வந்த காலம் ஒன்று இருந்தது. நீராவி யுகமும், எண்ணெய் யுகமும், பயிற்சி பெற்ற கப்பல் மாஸ்டிகளின் எண்ணிக்கையையும் இந்தியாவில் சுட்டப்பட்ட பாய்மரக் கப்பல்களின் எண்ணிக்கையையும் சூறைத்து விட்டன. எண்ணெய்த் தட்டுப்பாடு ஏற்பட்ட இச்சமயத்தில் தமிழ்நாடும், இந்தியாவின் எஞ்சிய பகுதியும் மீண்டும் பாய்மரக் கப்பல்களைப் பயன்படுத்துவதற்கான அவசியம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. உலகம் முழுவதும் தங்கள் பாய்மரக் கப்பல்களின் மூலம் வாணிகம் நடத்தி புகழ் பெற்ற நமது மக்கள், தங்களுடைய பாய்மரக் கப்பல்கள் மூலம் இந்தியக் கடற்கரையிலாவது வாணிகம் செய்வது இயல வேண்டும். அதனால் இந்தியக் கடற்கரையில் சரக்குகளைக் கொண்டு செல்வதில் எரிபொருள் பயன்படுத்துவதை பெருமளவு தவிர்க்க முடியும்.

41. தற்போதுள்ள நிலையில் பாய்மரக் கப்பல் தொழிலை மீண்டும் தொடங்குவதற்கு பெரிய அளவில் சிறந்த மறையிலு் ஷிவமைக்கப்பட்ட பாய்மரக் கப்பல்களைக் கட்டவேண்டும். மேலும் அதிகமான மாஸ்டிகளுக்குப் பயிற்சியளிக்கப்பட வேண்டும். பாய்மரக் கப்பல்களைக் கட்டுவதற்கும், பாய்மரக் கப்பல்களைச் செலுத்துவதற்கும் தாராளமாக நிதி வசதிகளுடன் மூலம் மத்திய அரசு இப்பணியை என்னின்று நடத்தவேண்டும். பாய்மரக் கப்பல் தொழிலை மீண்டும் தொடங்குவதை அது விரைவபடுத்தும். எரிபொருளைச் சிக்கனமாகப் பயன்படுத்தும் பணியில் ஒரு பகுதியாக இந்தியக் கடற்கரையை பாய்மரக் கப்பல் போக்குவரத்துப் பணிக்குப் பயன்படுத்துவதற்கான சாத்தியக்கூறுகளை கடற்கரையோர மாநிலங்களும், புதுடில்லியும் உணரும் என்று நான் நம்புகிறேன்.

1974 மார்ச் 15]

42. பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த உரையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள சில முக்கியமான பிரச்சினைகளின் பேரில் பயன் தரத்தக்க விவாதத்தை நான் எதிர்பார்க்கிறேன். நான் எனது உரையை முடிப்பதற்கு முன்னதாக போக்குவரத்துத் துறையில் புதியதோர் சகாப்தத்தை ஏற்படுத்துவதற்கு தங்களது தளராத உழைப்பையும், ஆர்வத்தையும், தன்னலமற்ற முயற்சியையும் இந்தத் துறையின் முன்னேற்றத்திற்காக அர்ப்பணித்துள்ள 35,000 போக்குவரத்துக் கொழிலாளர்களுக்கு எனது பாராட்டுதல்களையும் நன்றியையும் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டுள்ளேன்.

இணைப்பு - I

[41-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

“கோரிக்கை எண் 43—எழுதுபொருள் அச்சத் துறை” குறித்த மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் உரை.

மாண்புமிகு தலைவர் அவர்களே,

“கோரிக்கை 43—எழுதுபொருள்-அச்சத் துறை” என்பதன்கீழ் ரூ. 5,05,69,900க்கு மேற்படாத தொகையை அரசுக்கு வழங்க வேண்டுமென்று நான் முன்னுரைக்கிறேன். எழுதுபொருள்-அச்சத் துறை செயல்படுவதை விளக்கும் ஆய்வுரை ஒன்று பேரவைமுன் வைக்கப்பட்டுள்ளதை மதிப்பிற் குரிய உறுப்பினர்களின் நாட்டத்திற்கு நான் கொண்டு வருகிறேன்.

2. ஆயினும், இத்துறை செயல்படுவதை மேம்படுத்துவதற்காக அரசு மேற்கொண்ட அல்லது மேற்கொள்ளக் கூடியுள்ள முக்கியமான நடவடிக்கைகளைக் குறித்து மதிப்பிற்குரிய உறுப்பினர்களுக்காகச் செரிவிக்க இந்த வாய்ப்பினைப் பயன்படுத்திக் கொள்ள நான் விழைகிறேன்.

மூன்று வட்டார அச்சகங்களையும், கிளை அச்சகங்களையும் கொண்டுள்ள தமிழ் நாடு அரசு அச்சகத்தில் ஏறக்கூடிய 4,000 தொழிலாளர்கள் பணியாற்றுகின்றனர். இவர்களில் 3,000 தொழிலாளர்கள் எள்ளலார் நகரிலுள்ள முக்கிய அச்சகத்திலேயே பணிபுரிந்து வருகின்றனர். தமிழ் நாடு அரசு அச்சகம்

[1974 மார்ச் 13]

இந்நாட்டிலே உள்ள மிகப் பெரிய அச்சகங்களில் ஒன்றாகும். எழுது பொருள்-அச்சத் துறையை “வணிக முறையில்” நடத்தும் கொள்கையை அரசு ஏற்றுக்கொண்டுள்ளது.

3. இத் துறையை விரிவுபடுத்த வேண்டியதன் காரணமாக, சென்னை சூனியிலுள்ள ஆணைக்கார் எஸ்டேட்டில் கிளை அச்சகம் ஒன்றைத் தொடங்குவதற்கு அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. இந்த அச்சகம் விரைவில் செயல்படத் தொடங்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. அரசின் நிதி நிலையைப் பொறுத்து, எல்லா மாவட்டத் தலைமையிடங்களிலும் வட்டார அச்சகங்களை அமைக்க அரசு ஆவல் கொண்டுள்ளது. முதற்கண், மதுரையில் அச்சகம் ஒன்றைத் தொடங்குவதற்கு அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது. இப் புதிய அச்சகத்தைத் தொடங்குவதற்கான தொடக்க ஏற்பாடுகள் நடந்தேறி வருகின்றன.

4. எழுதுபொருள்-அச்சத் துறை பற்றி அடங்கல் முறையில் ஆய்வதற்கென, சீரமைப்புக் குழு ஒன்றை அரசு அமைத்துள்ளது. இக்குழு இதுவரை, நிர்வாக அமைப்பு, அதிகாரப் பிரிவினை, அச்சப் பொருள்களின் தேவைப்பட்டியல்கள் தயாரிக்கும் நடைமுறையிலும் அச்சப் பட்டியல்கள் முதலியவற்றை நிறைவேற்றும் நடைமுறையிலும் மேம்பாடுகள் செய்தல் போன்ற 203 பரிவுரைகளைக் கொண்ட ஐந்து இடைக்கால அறிக்கைகளை அளித்துள்ளது. 74 பரிவுரைகள் குறித்து இறுதி ஆணைகளை அரசு பிறப்பித்தது.

5. தொழிலாளர் நலத்திற்கான வசதிகளை அளிப்பது குறித்துச் சிறப்பான நாட்டம் செலுத்தப்பட்டது. வினையாட்டுகள் போன்ற பல்வேறு நல வளர்ச்சி நடவடிக்கைகளுக்காக நல நிதியிலிருந்து ரூ. 2.253 வழங்கப்பட்டுள்ளது. தற்போதுள்ள சிறுநுண்டி-விடுதிக்கு மேல் ஓய்வுக் கூடம் கட்டும் பணி பரிசீலனையில் உள்ளது. அச்சகத்துடன் இணைந்துள்ள மருந்தகம் அன்றாடச் சுகமார் 175 கொழிலாளர்களுக்குச் சிகிச்சை அளிக்கின்றன. அச்சகவளவில் செயல்பட்டு வரும் தமிழ் நாடு அரசு அச்சகம்-எழுதுபொருள் துறைக் கொழிலாளர் கூட்டுறவுச் சங்கம் கொழிலாளர்களின் கடன் தேவையை நிறைவு செய்கிறது. இச்சங்கத்தில் 1,877 உறுப்பினர்கள் உள்ளனர். தண்டையார் பேட்டை, காமராஜ் நகரில் உள்ள அரசு அச்சகத் தொழிலாளர்

1974 மார்ச் 15]

குடியிருப்புகளில் 500 குடியிருப்புகள் உள்ளன. அரசு அச்சகத் தன தொழில் துட்ப அதிகாரிகளும், மேற்பார்வைப் பணியாளர்களும், மேற்பார்வைப் பணியில் நவீன அறிவியல் தொழில் துட்ப உதவிகளைப் பயன்பற்றி மேற்பார்வை வளர்ச்சித் திட்டப் பணியைக் கவனிக்கின்றனர். துறையைச் சேர்ந்த சுமார் 25 மேற்பார்வைபணியாளர்களும் 4 அதிகாரிகளும் இப் பயிற்சி பெற்றனர்.

6. உடல் ஊனமுற்றவர்களை வேலைக்கமர்த்தியுள்ள தன்னிகரற்ற பணிக்காகத் தேசிய விருதைப் பெறுவதற்கு எழுதுபொருள்-அச்சத் துறை தொந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளது. 1973 ஆம் ஆண்டிற்கான தேசியப் பாதுகாப்பு விருதையும் இந்த அச்சகம் பெற்றது. உடல் ஊனமுற்றவர்களுக்குப் புது வாழ்வு அளிப்பதில் இத்துறை அதிக நாட்டம் செலுத்தி வருகிறது. இத்துறையில் தற்போது உடல் ஊனமுற்றோர் 57 பேர் பணியாற்றுகின்றனர்.

7. தொழிலாளர்கள் வசதியுடன் வேலை செய்வதற்கேற்ற மனநிறைவான வேலை நிலைமைகளை உருவாக்கித் தருவதன் அவசியத்தை அரசு முற்றிலும் உணர்ந்துள்ளது. இன்றியமையாத வசதிகள் தொழிலாளர்களுக்குத் தொடர்ந்து அளிக்கப்பட்டு வருகின்றன. கூடுதலாகப் பல வசதிகள் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. உரியச்சு, தனியச்சு, யந்திர (லைனோ, மோனோ, மெஷின்) துறைகளில் தொழிற்சாலை வகை மின்சார விவக்துகளைப் பொருத்தப்பட்டுள்ளதோடு, விவக்துகளும் மின் விசிறிகளும் போடப்பட்டுள்ளதால் தொழிலாளர்களுக்கு ஏற்படும் இடையூறுகள் குறைந்துள்ளன.

8. கடந்த ஆண்டில் மிக முக்கியமான அச்சப் பணிகளைப் பெருமளவில் அரசு அச்சகம் மேற்கொள்ள வேண்டியிருந்தது. அச்சகப் பணியாளர்களும் தொழிலாளர்களும் தம் அபராத ஒத்துழைப்பை நல்கி, பொறுப்புணர்வுடனும், ஒழுங்குணர்வுடனும் அந்த அச்சப் பணிகளை உரிய காலத்திற்குள் நிறைவேற்றினர் என்பதை இம்மாமன்றத்திற்கு எடுத்துரைப்பதில் நான் மட்டிலா மகழ்ச்சியடைகிறேன். அரசு அச்சகமும், தனியார் அச்சகங்களும் செய்துள்ள பணியின் மதிப்பு முறையே 96 சதவீதமும், 4 சதவீதமும் ஆகும். இவ்வாண்டில் சட்ட மன்றப் பேரவை,

[1974 மார்ச் 15]

மேலவை நடவடிக்கைக் குறிப்புகள் அச்சிடப் பெறுவதற்குச் சிறப்பான நாட்டம் செலுத்தப்பட்டது. சட்ட மன்றத்தில் நடைபெற்ற விவாதங்களின் பிரதிகள் உரிய காலத்தில் அச்சிடப்பட்டு சட்ட மன்ற உறுப்பினர்களுக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டன என்பதை சுண்டு குறிப்பிடலாம்.

9. காகிதம், அட்டைகள், அச்சகத்தில் செய்யப்படும் டேபிள்கள், தட்டச்சு இயந்திரங்கள், படி எடுக்கும் இயந்திரம், கணக்கிடும் கருவி போன்ற எழுதுபொருள்-அச்சத் துறைக்குச் தேவைப்படும் பொருள்களை வாங்குவதற்கும் வழங்குவதற்கும் எழுதுபொருள் டெங்கு மத்திய அமைப்பாக விளங்குகிறது. சம்பந்தப்பட்ட காகித ஆலைகளிடமிருந்து காகிதங்களை வழங்கப் பெற நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டுள்ளன.

10. நிர்வாக அமைப்பின் அன்றாடப் பணியுடன் எழுதுபொருள்-அச்சத் துறையின் பணி நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டுள்ளது. தொழிலாளருக்காக நிர்வாகத்தினருக்கும் இடையே சமூகமான நல்லுறவு நிலவுகிறது. தொழிலாளர்களின் ஒத்துழைப்புடன் துறை செவ்விய முறையிலும் மனநிறைவு அளிக்கும் வகையிலும் தொடர்ந்து செயல்படுமென்று நான் உறுதியாக நம்புகிறேன்.

இங்கு அவை இத்தீர்மானத்தை ஏற்க வேண்டுமென கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS